

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



⑮ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 101 53 083 A 1**

⑤① Int. Cl.⁷:
H 02 J 7/00
B 61 C 9/38

⑳ Aktenzeichen: 101 53 083.8
㉔ Anmeldetag: 30. 10. 2001
④③ Offenlegungstag: 22. 5. 2003

DE 101 53 083 A 1

⑦① Anmelder:
Fahrzeugausrüstung Berlin GmbH, 12681 Berlin, DE

⑦② Erfinder:
Laske, Olaf, Dipl.-Ing., 12559 Berlin, DE; Nopper,
Hans-Rolf, 15745 Wildau, DE; Rudolf, Michael,
10711 Berlin, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ **Ausgleichsladeeinrichtung**

⑤⑦ Bei allen bisher bekannten Einrichtungen für die Realisierung einer Ausgleichsladung beim Betrieb von Schienenfahrzeugen ist das Aussetzen des Fahrzeuges für die Zeit der Ausgleichsladung oder zumindest für die Tauschzeit der Batterien erforderlich, was zu hohen Lebendauerkosten führt.

Die Aufgabe wird dadurch gelöst, daß mit der Ausgleichsladeeinrichtung die elektrische Auswertung des Tiefentladestandes der Fahrzeugbatterie diese über einen entsprechenden Trennschalter von der Wagenanlage elektrisch abtrennt. Bei der Wiederkehr der Speisespannung (z. B. aus der Zugsammelschiene) beginnt eine Stromquelle mit dem entsprechenden Ausgleichladestrom die tiefentladene Batterie für den Zeitraum der Ausgleichsladung zu laden.

Das in der Fahrzeuganlage befindliche Ladegerät übernimmt die Speisung der Verbraucher der elektrischen Anlage. Damit eine Speisespannungsunterbrechung den Betrieb der Anlage nicht unterbricht, ist ein Energiespeicher angeschaltet, welcher für die Zeit der Unterbrechung die Anlagenspannung aufrecht erhält.

Nach der Ausgleichladezeit wird der Ausgleichladestrom abgeschaltet und die Batterie über den Trennschalter wieder an die zu puffernde Anlage geschaltet.

Eine Fahrzeugaussetzung infolge tiefentladener Bleibatterien ist somit nicht mehr außerplanmäßig erforderlich.

DE 101 53 083 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf eine Ausgleichsladeeinrichtung nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

[0002] In Batterie gepufferten elektrischen Anlagen von Schienenfahrzeugen mit Bleibatterien sind bei Tiefentladeständen Ausgleichsladungen erforderlich.

[0003] Diese Ausgleichsladungen werden in der Praxis auf unterschiedliche Weise vorgenommen:

- Die Anlage wird abgeschaltet und ein extern an die Batterie angeschlossenes Ladegerät nimmt die Ausgleichsladung vor.
- Die tiefentladene Batterie wird durch eine geladene Batterie ausgetauscht, die Ausgleichsladung erfolgt dann in einer Ladestation.
- Die im Fahrzeug befindliche Ladeeinrichtung verfügt über eine Betriebsart für die Ausgleichsladung, die Energiezufuhr erfolgt dann über die Fremdeinspeisung, für die Zeit der Ausgleichsladung muß die Anlage abgetrennt werden.

[0004] In DE 199 31 288 A1 wird ein Ladeverfahren in einem Ladegerät beschrieben, welches vorzugsweise für Akkumulatoren (Sekundärelemente) kleiner Kapazität geeignet ist. Die Ladeschaltung steuert einen dem Akkumulator zugeführten Ladestrom in der Weise, daß die gesamte elektrische Leistungsaufnahme zur Versorgung der Ladeschaltung und der Lastschaltung von einem AC/DC-Adapter bereitgestellt wird und daß dabei die zulässige Verlustleistung in dem Gehäuse nicht überschritten wird.

[0005] In DE 199 00 473 A1 wird ein Batterieladegerät mit dem dazugehörigen Ladeverfahren für Sekundärbatterien, vorzugsweise für solche auf NiCd-Basis beschrieben, welches den aktiven und inaktiven Betrieb erfaßt und daraus zeitlich begrenzte Ladeströme für eine optimale Ladung des Akkumulators bereitstellt. Es handelt sich hierbei um ein reines Ladeverfahren für Akkumulatoren gleicher Bauart mit einem unbekannten Ladezustand.

[0006] In DE 198 16 401 A1 wird ein Ladesteuerverfahren eines Ladegerätes für wiederaufladbare Batterien beschrieben, bei dem zwei miteinander in Reihe angeschlossene Akkumulatorenpacks Verwendung finden. Das Ladegerät sowie das angewendete Steuerverfahren verhindern zuverlässig eine Schädigung der Akkumulatoren durch Überladung und gewährleistet dabei eine schonende Vollaadung der einzelnen Akkumulatoren bei gleichzeitiger Verringerung der Ladezeit. Dieses Ladegerät dient vorzugsweise zum Laden von Akkumulatoren in mobilen Datenerfassungsgeräten.

[0007] In DE 199 59 430 A1 wird ein Fahrzeugbatterieladegerät mit einem dazugehörigen Ladeverfahren beschrieben, welches Energie zum Aufladen empfangen und zum Liefern von Energie entladen wird. Eine Batterieladesteuerung detektiert den Ladezustand der Batterie, um den Ladevorgang zu steuern und lädt die Batterie mit einer vorbestimmten Lademenge auf, wenn eine bestimmte Differenz zu einem Bezugswert zwischen einer erwarteten Lademenge und der tatsächlichen Lademenge besteht. Eine Art Ausgleichsladung kann durch die Messung und Überwachung der Batteriekapazität ausgelöst werden.

[0008] In DE 198 00 212 A1 wird ein Verfahren zum Aufladen von Akkumulatoren und Akkumulator und ein Ladegerät zur Durchführung des Verfahrens beschrieben, welche dadurch gekennzeichnet sind, daß vor, während und/oder nach dem Ladevorgang ein Datenaustausch zwischen dem Akkumulator und der Ladestation durch eine geeignete Datenfernübertragung erfolgt, so daß der Zustand des Akku-

mulators unter Berücksichtigung der Ladehistorie ausgewertet wird.

[0009] Bei diesen bekannten Lösungen der Realisierung einer Ausgleichsladung von Akkumulatoren in Schienenfahrzeugen ist das Aussetzen des Fahrzeuges für die Zeit der Ausgleichsladung oder zumindest für die Tauschzeit erforderlich, was zu hohen Lebensdauerkosten führt.

[0010] Bekannt sind Ladegeräte, die über eine Startvorrichtung aus der Zugsammelschiene verfügen. Ein nicht bemerkter oder ignorierte Tiefentladestand führt zu einer erheblichen Lebensdauerverringerung der Batterie, da mit dem nächsten Einschalten eine Normalladung einsetzt.

[0011] Die bekannten Ladeeinrichtungen und Ladeverfahren berücksichtigen nicht explizit den für den Bleiakкумуляtor schädlichen Tiefentladestand und die daraus resultierende Notwendigkeit einer unbedingten und zwangsweise durchzuführenden Ausgleichsladung.

[0012] Aufgabe der Erfindung ist es, eine Ausgleichsladeeinrichtung zu schaffen, welche nach einer Tiefentladung der Anlagenbatterie des Fahrzeuges einen nur geringfügig eingeschränkten Normalbetrieb der Anlage bei gleichzeitiger Ausgleichsladung ohne Ausbau der Batterie ermöglicht und daß diese Ausgleichsladeeinrichtung als Nachrüstsatz mit wenigen elektrischen Verbindungen in bestehende Anlagen eingefügt werden kann, um somit die Nachteile des Standes der Technik zu überwinden.

[0013] Erfindungsgemäß wird die Aufgabe durch den Anspruch 1 gelöst, wobei mittels der Ausgleichsladeeinrichtung die elektrische Auswertung des Tiefentladestandes der Fahrzeugbatterie ausgewertet wird und die Fahrzeugbatterie über einen entsprechenden Trennschalter von der Wagenanlage abtrennt wird. Bei der Wiederkehr der Speisung (z. B. Zugsammelschiene) beginnt eine Stromquelle mit dem entsprechenden Ausgleichsladestrom die tiefentladene Batterie für den Zeitraum der Ausgleichsladung zu laden.

[0014] Das in der Fahrzeuganlage befindliche Ladegerät übernimmt während des Tiefentladestandes die Speisung der Verbraucher der elektrischen Anlage. Damit eine Speisungsunterbrechung den Betrieb der Anlage nicht beeinflusst, ist ein Energiespeicher angeschaltet, welcher für die Zeit der Unterbrechung die Anlagenspannung aufrechterhält.

[0015] Nach der Ausgleichsladezeit wird der Ausgleichsladestrom abgeschaltet und die Batterie über den Trennschalter wieder an die zu puffernde Anlage geschaltet.

[0016] Vorteilhaft ist dabei, daß ein Fahrzeugaussetzen außerplanmäßig nicht mehr erforderlich ist.

[0017] Die Erfindung wird an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert. Die Zeichnung zeigt die Schaltungsanordnung der Ausgleichsladeeinrichtung.

[0018] Das Ausführungsbeispiel bezieht sich auf eine elektrische Anlage eines Reisezugwagens mit einer Anlagenbatterie 2 mit einer Nennkapazität von 240 Ah. Eine Ausgleichsladestromquelle 3.1 ist direkt mit einem an Masse liegenden Tiefentladedetektor 3.6 und ein elektrischer Energiespeicher 3.3 mit einem Strombegrenzer 3.2 und einer Entkopplungsdiode 3.4 verbunden, wobei die Ausgleichsladestromquelle 3.1 mit einer Anschlußklemme X3 an dem Pluspotential der Anlagenspannung einer Anlagenbatterie 2 und über eine Anschlußklemme X1 mit dem Pluspotential der Anlagenspannung am Ausgang eines Ladegerätes 1 anliegt und der Tiefentladedetektor 3.6 mit einem zwischen dem Pluspotential der Anlagenspannung und dem Pluspol der Anlagenbatterie 2 liegendem Batteriehaupschutz 3.5 verbunden ist, wobei der mit der Ausgleichsladestromquelle 3.1 verknüpfte Tiefentladedetektor 3.6 parallel zu dem mit dem Strombegrenzer 3.2 und der

Entkopplungsdiode 3.4 verbundene Energiespeicher 3.3 geschaltet ist und die Anschlußklemmen X1, X2 und X3 somit mit einer Wagenanlage 4 verbunden sind.

[0019] Im Normalbetrieb speist das Ladegerät 1 aus der Zugsammelschiene die Wagenanlage 4 mit einer Verbraucherebene R_L sowie die Anlagenbatterie 2. Beim Abschalten der Spannung der Zugsammelschiene speist die Anlagenbatterie 2 die Wagenanlage 4 mit der Verbraucherebene R_L bis zum Erreichen des Tiefentladekriteriums, welches durch den Tiefentladedetektor 3.6 erfaßt wird. Der Tiefentladedetektor 3.6 gibt einen Befehl an die Ausgleichs ladestromquelle 3.1, die zum einen das Batteriehauptschütz 3.5 abschaltet und zum anderen mit der Speisung eines Ausgleichsstromes $I_{Nenn}/20$ beginnt.

[0020] Bis die Ladeendspannung erreicht ist, wird die Wagenanlage 4 aus dem Ladegerät 1 gespeist. Die Pufferung der Anlagenspannung erfolgt aus dem Energiespeicher 3.3. Bei Spannungsunterbrechungen auf der Zugsammelschiene speist der Energiespeicher 3.3 über die Entkopplungsdiode 3.4 die Wagenanlage 4. Der Energiespeicher 3.3 besteht aus einer gasdichten NC-Batterie mit einer Nennkapazität von 50 Ah. Diese Batterie ist wartungsfrei und tiefentladeunempfindlich.

[0021] Bei Spannungswiederkehr wird der Energiespeicher 3.3 über den Strombegrenzer 3.2 nachgeladen.

[0022] Wird das Ende der Ausgleichs ladung erreicht, so erfaßt der Tiefentladedetektor 3.6 diesen Zustand und gibt ein Signal an die Ausgleichs ladestromquelle 3.1, welche dann ausschaltet. Die Anlagenbatterie 2 wird danach durch das Einschalten des Batteriehauptschützes 3.5 an die Wagenanlage 4 geschaltet.

wobei das Ein/Aus-Schalt signal des Tiefentladedetektors (3.6) auf den Eingang des Ein/Ausschalters (E/A) der Ausgleichs ladestromquelle (3.1) gelangt, daß der Tiefentladedetektor (3.6) über seine Meßeingänge (I, T, U) mit den Meßstellen für das Tiefentladekriterium der Anlagenbatterie (2) verbunden ist, ein Schalt ausgang (S) des Tiefentladedetektors (3.6) auf ein Batterie-hauptschütz (3.5) gelangt, daß das Bezugspotential des Tiefentladedetektors (3.6) über die Anschlußklemme (X3) mit dem Minuspotential der Anlagenspannung verbunden ist, daß ein Strombegrenzer (3.2) mit seiner Eingangsseite an das Pluspotential der Anlagenspannung über die Anschlußklemme (X1) und mit dem Ausgang (A_L) mit dem Pluspotential des Eingangsspeichers (3.3) verbunden ist, daß das Minuspotential des Eingangsspeichers (3.3) über die Anschlußklemme (X3) mit dem Minuspotential der Anlagenspannung verbunden ist, daß eine Rückspeisediode (3.4) mit ihrer Anode am Pluspol des Energiespeichers (3.3) und mit der Katode mit dem Pluspotential der Anlagenspannung über die Anschlußklemme (X1) verbunden ist.

2. Ausgleichs ladeeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgleichs ladeeinrichtung (3) mit ihren Schaltungselementen Ausgleichs ladestromquelle (3.1), Strombegrenzer (3.2), Energiespeicher (3.3), Entkopplungsdiode (3.4) und Tiefentladedetektor (3.6) mit den Anschlußklemmen (X1, X2 und X3) und dem Schalt ausgang (S) für Trennschalter, dem Meßeingang (U) für die Batteriespannung, dem Meßeingang (T) für die Batteriestemperatur und dem Meßeingang (I) für den Batteriestrom als kompakte Nachrüst einheit ausgebildet ist.

Aufstellung der verwendeten Bezugszeichen

1 Ladegerät	35
2 Anlagenbatterie	
3 Ausgleichs ladeeinrichtung	
3.1 Ausgleichs ladestromquelle	
3.2 Strombegrenzer	
3.3 Energiespeicher	40
3.4 Entkopplungsdiode	
3.5 Batteriehauptschütz, [Trennschalter]	
3.6 Tiefentladedetektor	
4 Wagenanlage [mit der Verbraucherebene (R_L)]	
R_L Verbraucherebene	45
X1 Anschlußklemme [für Pluspotential]	
X2 Anschlußklemme [für Ausgleichs ladestrom]	
X3 Anschlußklemme [für Minuspotential]	
A Schalt ausgang für Ein/Ausschaltung	
A_L Ausgang [für Ladestrom]	50
E/A Ein/Ausschalter [für Ausgleichs ladestromquelle]	
I Meßeingang [für den Batteriestrom]	
T Meßeingang [für die Batterietemperatur]	
U Meßeingang [für die Batteriespannung]	
S Schalt ausgang [für Trennschalter]	55

Patentansprüche

1. Ausgleichs ladeeinrichtung, insbesondere in Schienenfahrzeugen, mit einer Anlagenbatterie, einem Trennschütz, einer Ausgleichs ladestromquelle, einem Strombegrenzer, einem Tiefentladedetektor und einem Energiespeicher, **dadurch gekennzeichnet**, daß bei der Ausgleichs ladeeinrichtung (3) die Ausgleichs ladestromquelle (3.1) eingangsseitig mit dem Pluspotential der Anlagenspannung über eine Anschlußklemme (X1) und ausgangsseitig über eine Anschlußklemme (X2) mit dem Pluspol der Anlagenbatterie (2) verbunden ist,

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

